



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Sûreté de l'aviation — Politique

COLLABORATION ENTRE ORGANISMES DE SÛRETÉ

(Note présentée par l'Afrique du Sud)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les menaces visant l'aviation demeurent complexes et difficiles à contrer. C'est pourquoi un organisme ou un département ne peut assumer seul la responsabilité de protéger le système aéronautique contre de telles menaces. La clé de voûte du succès des mesures de sûreté de l'aviation est la collaboration entre les services gouvernementaux et les autres acteurs du secteur aéronautique, visant essentiellement la protection des personnes et des biens.

L'Afrique du Sud décrit, dans la présente note, son expérience dans la résolution de plusieurs crimes commis contre les passagers aériens grâce à l'établissement d'une structure collaborative à l'aéroport international O.R.Tambo (ORTIA).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note du contenu de la présente note de travail; et
- b) à encourager les États qui ne l'ont pas encore fait à établir des stratégies de coopération et de collaboration et à créer des partenariats, afin de renforcer l'efficacité de la mise en œuvre des normes et des pratiques recommandées.

| | |
|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Sûreté et Facilitation</i> |
| <i>Incidences financières :</i> | Néant |
| <i>Références :</i> | Annexe 17 — <i>Sûreté</i> <i>Plan mondial de sûreté de l'aviation</i> (Doc 10118) Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité de l'ONU |

1. INTRODUCTION

1.1 Les menaces visant l'aviation demeurent complexes et difficiles à contrer. C'est pourquoi un organisme ou un département ne peut assumer seul la responsabilité de protéger le système aéronautique contre de telles menaces. La clé de voûte du succès des mesures de sûreté de l'aviation est la collaboration entre les services gouvernementaux et les autres acteurs du secteur aéronautique, visant essentiellement la protection des personnes et des biens

1.2 L'Annexe 17 reconnaît ce fait dans la norme qui stipule que « Chaque État contractant exigera de l'autorité compétente qu'elle définisse et répartisse les tâches et qu'elle coordonne les activités entre les ministères, services et autres organismes de l'État, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernés par ou chargés de la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile ». Par ailleurs, la Norme 4.8.3 déclare que « Chaque État contractant assurera une coordination des mesures de sûreté côté ville en conformité avec les normes figurant aux § 3.1.5, 3.2.2 et 3.2.3 entre les services, agences et organismes compétents de l'État et les autres entités, et définira les responsabilités appropriées en matière de sûreté côté ville dans son programme national de sûreté de l'aviation civile. »

1.3 Ce fait est aussi reconnu dans le Plan mondial de sûreté de l'aviation (GASeP), dont l'un des principes essentiels est la coopération et le partage d'informations. Le Plan cite comme priorité principale n° 5 : Renforcer la coopération et le soutien. Accroître la collaboration à l'échelle nationale et internationale permettra de réaliser plus rapidement et plus efficacement les objectifs clés de sûreté. Le plan d'action relevant de cette priorité vise à assurer que toutes les entités nationales participent activement à la mise en œuvre des mesures.

1.4 La Résolution 2309 de l'ONU invite instamment tous les États à veiller à ce que tous leurs services nationaux, ministères, et autres organismes compétents travaillent en étroite collaboration et de manière efficiente sur les questions de sûreté de l'aviation.

2. ANALYSE

2.1 Compte tenu des points soulevés ci-dessus, il revient à toutes les parties prenantes de la sûreté de l'aviation la responsabilité de coopérer et de collaborer entre eux afin d'assurer un environnement sûr et sécuritaire pour la sûreté de l'aviation.

2.2 Depuis ces quelques dernières années, l'Afrique du Sud a été témoin d'une recrudescence de crimes contre les voyageurs intérieurs et internationaux (incluant les utilisateurs d'aéroports), le vol de précieuses cargaisons, ainsi que la facilitation de la contrebande et de l'immigration illégale. Des mesures ont été prises pour prévenir et combattre ces crimes et faciliter les enquêtes.

2.3 Une étude a montré qu'un des facteurs faisant obstacle à une lutte efficace contre ces crimes est l'absence de coordination entre les divers services répressifs en activité à l'aéroport et dans les alentours.

2.4 Un Plan de sûreté tactique intégré multidisciplinaire (IMDTSP) d'aéroport et de groupes policiers avoisinants a été établi, approuvé et mis en œuvre par toutes les parties prenantes intéressées de l'aviation. Le soutien actif et le leadership des divers ministres du gouvernement sud-africain sous la houlette du ministre de la Police de l'époque a été crucial au succès du plan..

2.5 L'IMDTSP repose sur un ensemble de cinq piliers:

2.5.1 Pilier 1: Renseignement, fourni par un Comité de coordination du renseignement, incluant les stratégies de lutte contre la corruption pour la vérification des employés de l'aéroport et des projets d'infiltration des syndicats du crime organisé à l'aéroport et dans les environs.

2.5.2 Pilier 2: Sûreté accrue côté ville, avec la gestion de la circulation sur les voies d'accès à l'aéroport et l'application des règlements aéroportuaires côté ville.

2.5.3 Pilier 3: Mesures proactives prises par les autorités de police aux fins de la prévention, de la lutte et de l'intervention dans les crimes survenant dans leurs zones de responsabilité, de manière intégrée si possible afin de renforcer leur capacité.

2.5.4 Pilier 4: Mesures réactives pour contribuer au succès de la poursuite des contrevenants par la recherche de preuves, leur regroupement et leur analyse.

2.5.5 Pilier 5: Sécurité des routes et des grappes autour de l'aéroport pour protéger les voies d'avitaillement et combattre le crime qui transcende la juridiction de l'aéroport et envahit les districts avoisinants par des syndicats criminels. Les grappes et les services d'urgence de police (K9) participent dans la lutte contre les crimes en offrant des services proactifs et attentifs qui réduiront les différentes formes de criminalité prioritaires dans les zones avoisinantes de l'aéroport.

2.5.6 La Salle des opérations du Centre opérationnel conjoint (JOC), ouverte tous les jours, 24 heures sur 24, est le centre de coordination de tous les incidents qui nécessitent une intervention tactique multidisciplinaire immédiate, une action contre le crime ou tous autres incidents liés à la sûreté.

2.6 Le Superviseur du JOC tient une réunion tous les jours pour assurer la coordination des ressources à l'aéroport pour combattre le crime. La réunion examine les incidents ou les crimes de la veille, et prépare la planification et les déploiements des prochaines 24 heures. Les stratégies de déploiement contre le crime sont fondées sur l'analyse des profils de criminalité et les briefings du Comité de coordination du renseignement présentés par le Comité de coordination des opérations conjointes (JOCCOM).

2.7 Le JOCCOM assure la supervision des vulnérabilités, des risques et des menaces de sûreté à l'aéroport. Il se réunit chaque jour durant la période de stabilisation et la fréquence des réunions est ensuite réduite à des réunions hebdomadaires, tout en maintenant la stabilisation de la sûreté à l'aéroport ORTIA. Les hauts cadres participent à ces réunions à l'aéroport pour traiter de questions qui appellent des décisions stratégiques afin d'orienter les opérations et recevoir des rétroactions du JOC, qui sont intégrés dans les cinq piliers de l'IMDTSP.

2.8 Un JOCCOM élargi se réunit une fois par mois (précédemment une fois par semaine durant la période de stabilisation), et les représentants du JOCCOM rencontrent leurs cadres supérieurs, ainsi que des acteurs extérieurs des Grappes, des Métros, de l'Autorité compétente et des services de soutien. Ces réunions permettent d'obtenir des réactions élargies d'acteurs extérieurs ne travaillant pas à l'aéroport, ainsi que des sessions d'information sur des questions soulevées par les acteurs extérieurs qui appuient indirectement l'aéroport – l'Instance judiciaire nationale et autres services et organismes compétents. Cette structure établit des stratégies et formule des directives stratégiques très utiles pour faciliter et appuyer la mise en œuvre du Programme de sûreté de l'aéroport.

2.9 Le Comité local de sûreté de l'aéroport (LASC), présidé par l'exploitant aéroportuaire désigné, apporte une plateforme d'interaction stratégique au Comité des exploitants d'aéroports (AOC), au Comité des exploitants du fret aérien (ACOC) et au Comité des exploitants de commerces de détail.

3. **CONCLUSION**

3.1 En bref, le modèle décrit ci-dessus et appliqué à l'Aéroport international O.R. Tambo souligne le fait que le succès de l'application des mesures de sûreté de l'aviation s'explique par des opérations basées sur le renseignement, le partage d'informations et la coopération incluant sans s'y limiter la collaboration avec les organismes gouvernementaux et les acteurs intéressés de l'aviation.

— FIN —